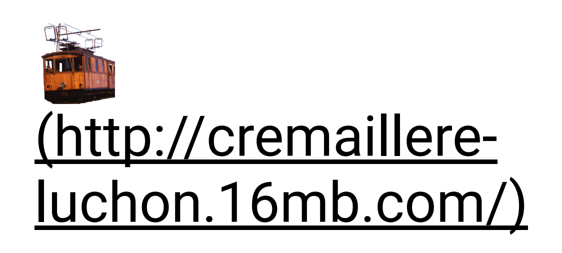


[(http://cremaillere-luchon.16mb.com/)](http://cremaillere-luchon.16mb.com/)

Depuis la fin du XVIII° siècle, la clientèle fortunée de Bagnéres-de-Luchon avait pour habitude de se rendre sur le plateau Superbagnères culminant à 1795 mètres d'altitude. Le chemin se faisait à cheval



(http://cremaillere-luchon.16mb.com/wp-content/uploads/2016/02/5.jpg)

Construction de la gare au 28 allée d'Etigny

en une heure et demie environ encadré par un ou deux guides à cheval de la compagnie des guides de Luchon. Là haut, une petite cabane installée sur la commune de Saint Aventin (Luchon ayant cédé ces terrains en 1583 pour 500 livres(!)) leur permettait de se restaurer.
L'hiver, ces premiers touristes faisaient du « ski » dans la ville, sur les basses pentes des versants d'Herran ou de Superbagnères. Il est intéressant de noter que les gens savaient très peu skier, ils ne faisaient que « glisser ». Mais l'envie de profiter de l'enneigement des sommets voisins conduisit le président du syndicat d'initiative de la ville Monsieur Ludovic Dardenne (le célèbre pharmacien, qui créa dans son fameux laboratoire de Luchon le premier

chocolat de régime qui connaît toujours un grand succès) d'étudier le projet de création d'une station d'altitude. Après bien des questionnements sur le massif à choisir; un groupe de promoteurs après s'être documenté en Suisse sur ce qui se faisait de mieux à l'époque notamment au Rigi décida de la création d'un grand hôtel et d'une voie ferrée d'accès; les convictions personnelles de deux hommes en avance sur leur temps permirent l'adhésion définitive pour une voie ferrée à crémaillère. Ainsi un groupement financier était crée, et en 1907, les promoteurs réussirent à obtenir un bail de 99 ans avec les communes de Luchon, St Aventin et Castillon pour l'aménagement de la station avec construction d'une voie de chemin de fer permettant l'accès au plateau en 45 min.

Mais ce projet ne fût pas le premier; en effet, un des projet était de créer un chemin de fer à crémaillère partant de Luchon jusqu'à un

sommet mythique de l'époque: L'Entécade. Mais ce projet bien ambitieux ne verra jamais le jours malgré un cahier des charges plus que complet puisqu'il ne restait plus que la mise en pratique de ce dernier mais cela ne se réalisera jamais à cause d'un terrain trop abrupte…



(http://cremaillere-luchon.16mb.com/wp-content/uploads/2016/02/2.png)

Arrivée du premier tracteur à la gare de la CHM

C'est donc le projet de chemin de fer à crémaillère de Luchon à Superbagnères qui fût retenu. Ainsi naissait la CFHMP (société des Chemins de Fer et Hôtels de Montagne aux Pyrénées) et de sa filiale la CHM (Compagnie des chemins de fer et Hôtels de Montagne) exclusivement dédiée à l'exploitation de la crémaillère de Luchon à Superbagnères.
Les travaux de construction de la voie et de la gare de Luchon ont alors commencé en 1911 pour se terminer un an plus tard en un temps record pour l'époque avec la construction de trois ponts dont un viaduc de 88m de long. Cette construction à été permise grâce à l'utilisation d'une locomotive à vapeur construite par la SLM au Winterthur en Suisse numérotée 2232 et portant étonnamment une plaque CFHM et non CFHMP.

Dès sa construction, la ligne à été électrifiée en courant industriel alternatif triphasé 3000 volts 50Hz tout d'abord par la centrale de la Picadère puis par celle de Mousquère après



(http://cremaillere-luchon.16mb.com/wp-content/uploads/2016/02/9.jpg)

Quai de la gare de Luchon

la destruction de la première par l'inondation de 1925. C'est certainement cette électrification précoce qui lui a permis de survivre plus de 50 années.
En 1912 était réceptionné les trois premier trains composé chacun d'un tracteur électrique d'une voiture fermée qui faisait office de première classe et d'une voiture ouverte qui faisait office de deuxième classe. La même année a commencé la construction du grand hôtel de Superbagnères qui ne se finira qu'en 1922 notamment à cause de la première guerre mondiale.
En 1914 est réceptionnée une quatrième rame qui elle est composée de deux voitures ouvertes contrairement aux autres qui possédaient une voiture fermée.
La construction du grand hôtel se termine en 1922 avec le prolongement de la voie d'environ 50 mètres pour desservir l'hôtel.
C'est alors qu'en 1938 la CHM achète une rame complète au chemin de fer à crémaillère de la Rhûne composée d'un tracteur quasi identique à ceux de Luchon hormis qu'il circulait à une vitesse légèrement supérieure que ces derniers et deux voitures ouvertes.
C'est alors que la seconde guerre mondiale éclate en 1939 et arrête par la même occasion le trafic entre Luchon et Superbagnères. En 1942 peu de temps après l'installation du régime de Vichy, la circulation reprend mais au ralentis. Il faudra attendre 1945 et la fin de la guerre pour qu'il reprenne

normalement.



L'hiver 1954, a été un des hiver les plus froid jamais recensé avec des chûtes de neiges abondantes sur les Pyrénées. Mais le 28 février au soir, un train déraille à l'évitement de Mi-Sahage coutant la vie à 9 personnes dont une mort indirecte. [Pour plus d'informations consultez la page spéciale] (http://cremaillere-luchon.16mb.com/laccident-du-28-fevrier-1954/) Suite à cet accident, des mesures de sécurité supplémentaires ont était appliquées

avec l'installation de sonnettes sur les plateformes de serre frein afin de communiquer avec les conducteurs dans la motrice ou le verrouillage des aiguilles avec des cadenas.

(http://cremaillere-luchon.16mb.com/wp-content/uploads/2016/02/clé.jpg)

Clef de verrouillage de l'aiguille amont de Mi-Sahage [Photo Leymarie]

C'est alors qu'en 1957, l'ingénieur et directeur général de la CHM, Monsieur Albert Nérou dessine des plans de modernisation du matériel roulant et commande à la Brown Boveri du nouveau matériel moteur mais cette commande fût annulée peu de temps après.

En 1961, une nouvelle route reliant Luchon à Superbagnères est inaugurée faisant baisser conséquemment la fréquentation de la crémaillère en été alors qu'en hiver, la fréquentation augmente certainement à cause du mauvais état de la route.

Mais la fréquentation globale chute. Cette baisse de fréquentation conjuguée au manque de volonté de conserver ce chemin de fer par la CFHMP fait qu'il est décidé par les dirigent de cette dernière de suspendre le trafic voyageur le 18 Janvier 1966 et de fermer définitivement la ligne le 14 Décembre de la même année.

Le personnel est alors mis en retraite anticipée pour les plus âgés ou transféré aux remontées mécaniques de Superbagnères.

Néanmoins, le conducteur électricien André Leymarie et son aide conducteur M. Tiné ont entretenu le matériel roulant jusqu'au transfert d'une grande partie de ce dernier à la Rhûne le 11 avril 1972 où il est arrivé en excellent état.

En 1982, est opéré par une société privée la destruction de la gare au 28 allée d'Etigny et de l'hôtel des poste qui lui était accolé.

Ainsi se termine l'histoire d'un train, d'hommes et scelle à tout jamais le mince espoir qu'avais tous les Luchonnais d'entendre a nouveau la trompe d'un train arrivant au virage de la Soulan raisonner dans la vallée.



(http://cremaillere-luchon.16mb.com/historique/)


(http://cremaillere-luchon.16mb.com/la-ligne/)